

buitenspatbord te verwijderen of gedeeltelijk open te slijpen, zelf plaatwerk maken en in de juiste vorm kloppen is dan de enige manier om het weer netjes in orde te krijgen. Debet hieraan zijn de constructie en het ontbreken van een kunststof binnenspatbord waardoor water en modder de vrije toegang heeft. De gehele bovenkant in de binnenschermen zit vrijwel altijd vol modder. Van origine zitten aan de voor- en achterzijde spatschermen echter zijn deze niet afdoende. Met name aan de schutbord zijde heeft dit een behoorlijk impact op de A-stijl.

Achterklep:

Bij de coupe kun je achterkleppen grofweg scheiden in twee types, namelijk met geplakte ruiten afgewerkt met chromen lijsten, en ruiten in rubber gemonteerd al dan niet met chromen afwerkstrips als insert. Van de chromen lijsten zijn ook aluminium uitvoering gemaakt. Beide types achterkleppen kunnen roestsporen vertonen langs en in de sponningen. Echter bij het type met rubber zijn onderin aan weerszijde slangen gemonteerd om condensaat, welke zich tussen de rubber en carrosserie bevindt, af te voeren. Uiteindelijk ontstaat roest en rot het plaatwerk weg.



Deuren:

Kijken we naar de deuren dan zijn ook hier een aantal plekken die het controleren zeker waard zijn. De verticale stijl waarlangs het raam naar beneden en boven beweegt zit met puntlassen vast aan de deur zelf. Het wil soms voorkomen dat die puntlassen breken en daardoor de bovenste deurbelichting niet goed meer afsluit.

Bij latere modellen zit helemaal aan de onderzijde een afsluitrubber over de lengte van de deur(en), gemonteerd in een strip waar vaak roest ontstaat. Heel vaak zijn deuren aan de onderzijde rot of is er tijdens een reparatie overmatig plamuur gebruikt om schade te herstellen.

Een ander gevoelig punt is het draaisysteem om de ramen te openen. Kunststof rollen, staalkabels en een ingenieus raamkatrol, lastig af te stellen als je geen weet hebt van de dubbele functie van het katrol en de gevoeligheid voor disfunctioneren door de kunststof rollen.